

10月1日には開通

身延線西回り複線化工事すすむ

身延線西回り複線化工事は10月1日開通をめざし、予定どおり進められています。この西回り複線化は、身延線輸送力増強計画の一環として行なわれたものです。すでに富士駅の改築、電車区の改良などはすんでおり、複線化工事がのこされているだけです。

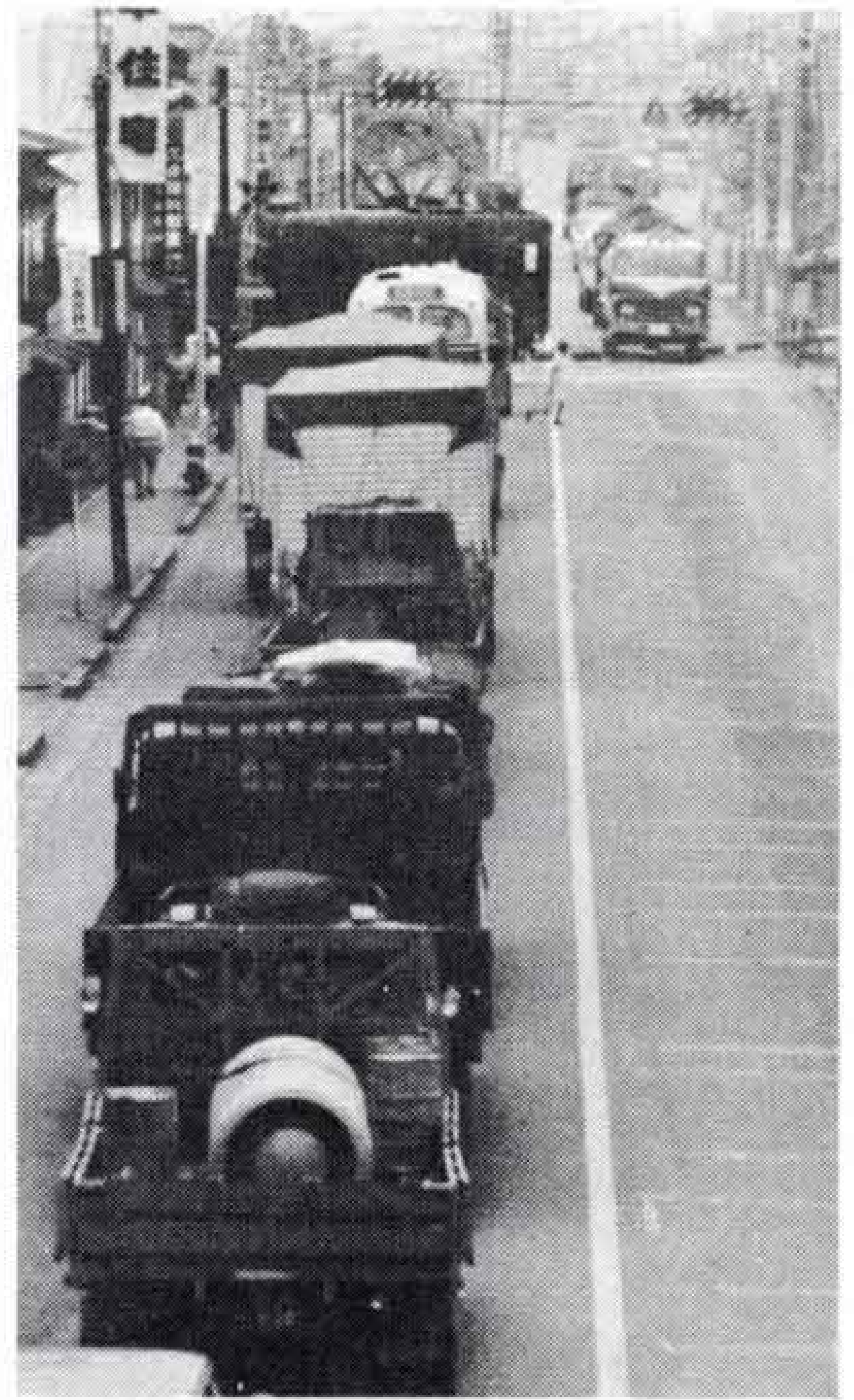
身延線西回り複線化工事は、42年11月に、工費約17億円で着工されました。完成は当初45年秋の予定でしたが、工期が1年短縮され、10月には開通する見込みになりました。

工事は、すでに全体の約90%を終り、現在軌道敷きを行なっています。

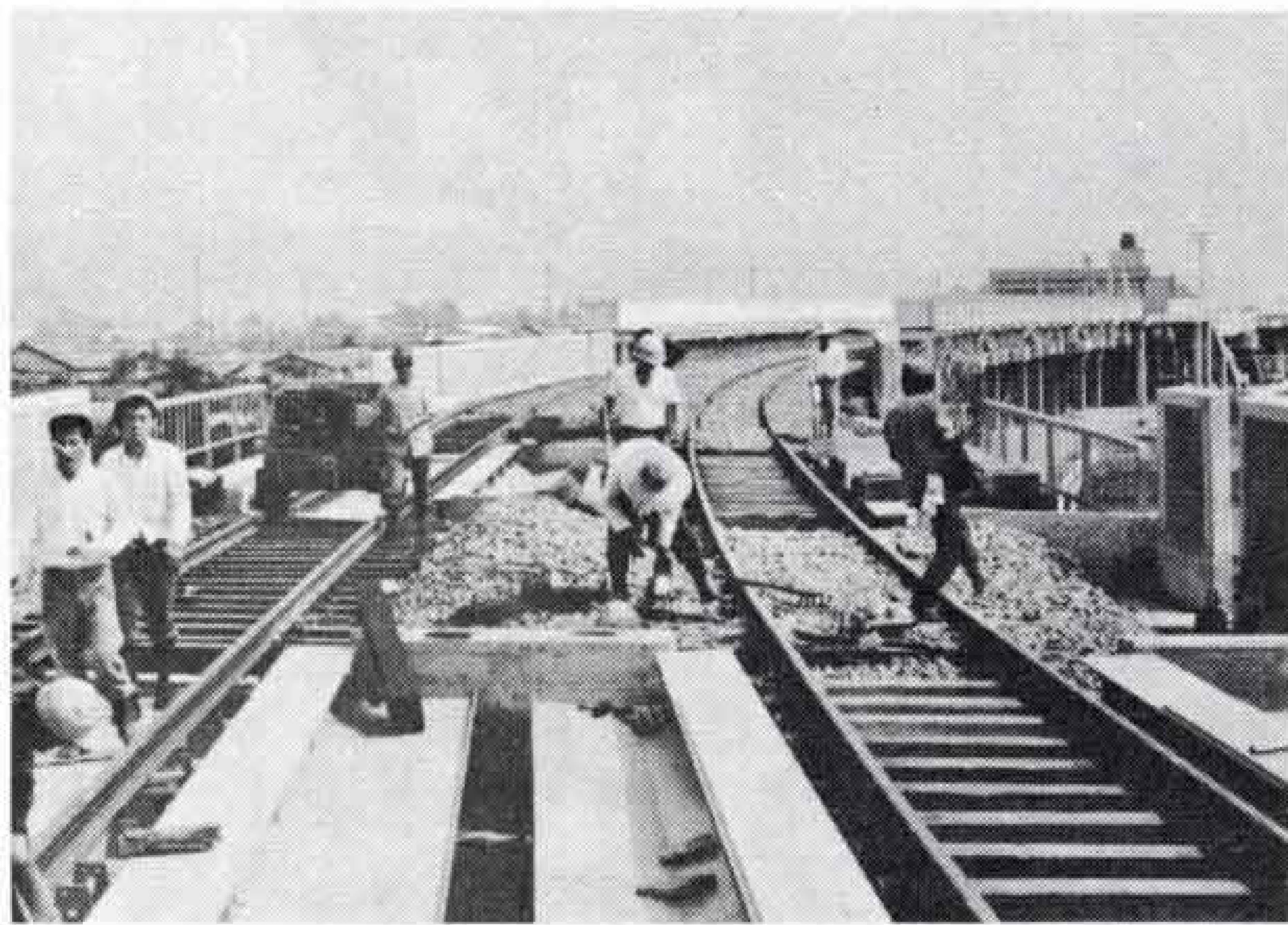
新路線の延長は3.66kmで、現線より40%ほど長く、富士駅から西へ東海道本線と併行して走り、橋下地区で北に大きくカーブし、松本地先で現線と結ばれます。工事区間はほとんど高架になり、主要道路はすべて立体交差になります。

駅舎は国道一号線の南側に柚木駅が、堅堀駅が現在より北に新しくつくられます。

西回り線が完成すると、国道一号線をはじめ主要道路の交通混雑が緩和されます。現在、最高220km/hというラッシュの混雑も電車の増発などによつて緩和されます。また、現線の廃止によつて構内が有効に使用でき、貨物発着駅も増強されるなどの効果が期待されます。



国道一号線の渋滞、もうこうしたこともなくなります。
＝国道一号線花田踏み切りで＝



■10月1日の開通をめざし、急ピッチで進められるレール敷き工事＝柚木駅付近で＝

■8月1日には人道が、11月には車道が開通する加島地下道。

加島地下道(富士)が8月から一部利用できる

国鉄富士駅西側の加島地下道建設工事が舗装工事を残すだけになりました。

この地下道は、現在の踏み切りがしや断機の降りている時間が多いため、昭和40年に県が工費2億1.850万円で建設をはじめたものです。延長は216mで、幅員は北側が16m、南側が20mです。

工事の完成は45年4月の予定ですが、8月から人道の使用をはじめ、11月には車道の使用も一部はじめられます。

